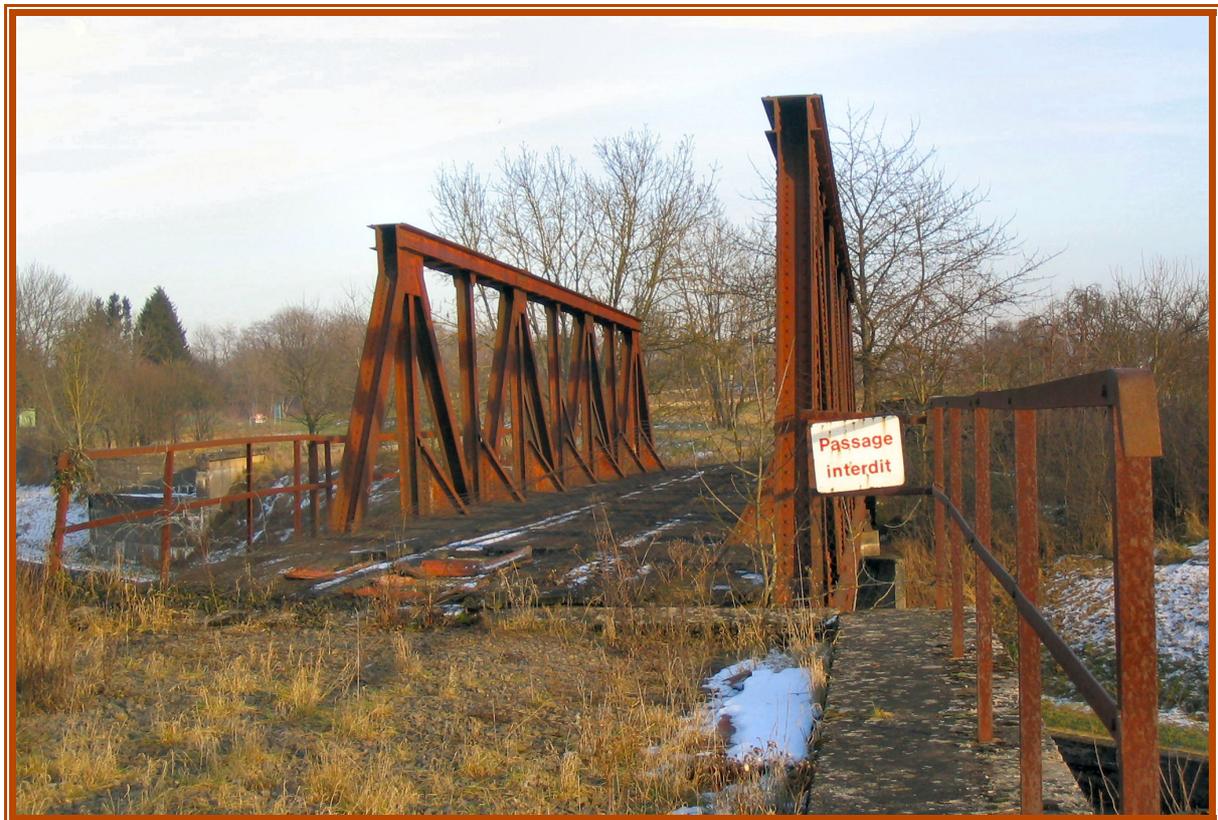


# Rencontre avec ...

## le pont de l'ancienne voie ferrée

*Lorsque vous empruntez la route départementale 44 qui mène de Sarrebourg à Nitting ou Hartzviller, et que vous êtes sur le pont du canal, vous apercevez sur votre gauche un élégant pont métallique. Un jour, alors qu'elle flânait sur le chemin de halage et passait sous ce pont permettant jadis au chemin de fer d'enjamber le canal de la Marne au Rhin, une dame de Hesse engagea la conversation avec l'ouvrage d'art.*



***la dame** : Vous êtes fort élégant avec vos poutrelles qui se mirent dans l'eau !*

***le pont** : Merci, vous êtes bien aimable ! C'est vrai, j'ai encore fière allure !*

***la dame** : Pourquoi "encore" ?*

***le pont** : C'est que je ne suis plus tout jeune.*

***la dame** : Vous êtes cependant bien solide, me semble-t-il. Ne faites pas le coquet, et dites-moi votre âge. Vous êtes plus vieux que moi, c'est sûr, car vous faites partie du paysage hessois depuis mes plus jeunes années. Je vous connais depuis toujours !*

***le pont** : C'est que vous êtes une jeunette, Madame ! Les anciens du village savent que je suis arrivé à Hesse en mars 1941.*

***H-Infosla dame** : Vous n'êtes pas encore une antiquité ! Nous sommes en 2010 ; vous avez donc 69 ans, si je compte bien.*

***le pont** : Ah! Ah! Ah! laissez-moi rire ! Je suis bien plus âgé que ça... J'ai été installé au-dessus*

du canal de la Marne au Rhin en 1941, en remplacement du pont originel bombardé en 1940, au début de la deuxième guerre mondiale. Mais j'étais alors déjà un vieux tablier déclassé ...

*la dame* : un tablier ?

*le pont* : En langage "travaux publics", le tablier est la partie du pont comprenant la couverture, qui porte la voie routière ou ferrée, ainsi que l'ensemble des structures porteuses de la couverture.

*la dame* : Merci pour l'explication !

*le pont* : Je vous en prie ! Heureux de vous avoir renseigné... Je disais donc que j'étais un vieux tablier déclassé qui traînait sur un tas de ferraille quelque part en Allemagne, attendant d'être fondu pour devenir Dieu seul sait quelle arme de guerre.

*la dame* : en Allemagne ?

*le pont* : Permettez-moi d'éclairer votre lanterne ! Ce sont les Allemands qui ont pris la décision de me mettre en place au-dessus du canal, afin de permettre la circulation des trains sur la ligne Sarrebourg–Vallérysthal. Les Allemands, oui ! car la Moselle et les deux départements alsaciens faisaient partie du Reich depuis le 22 juin 1940, date de l'armistice signée par la France du maréchal Pétain avec l'Allemagne de Hitler.

*la dame* : Vous seriez donc un pont en fer fabriqué en Allemagne avant la seconde guerre mondiale, mis au rebut et condamné à être fondu.

*le pont* : Je ne connais pas mes origines et ne suis pas certain d'avoir été façonné en Allemagne. Peut-être suis-je né dans une aciérie française et ai-je été expédié au pays de Goethe pour servir de matière première à une fonderie. Ce dont je suis sûr, par contre, c'est que je suis un pont de conception Eiffel.

*la dame* : Eiffel ? Gustave ? le papa de la Tour, celle qui écarte ses quatre jambes au Champ-de-Mars à Paris ?

*le pont* : Lui-même, Madame ! Je n'ai certainement pas été dessiné par le grand ingénieur constructeur Gustave Eiffel, célèbre spécialiste mondial de la construction métallique. J'ai cependant été conçu par un ingénieur qui a appliqué la méthode de construction Eiffel.. J'ai été créé à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle ou au début du 20<sup>ème</sup>. J'avais déjà un âge certain lorsque je suis arrivé à Hesse, où je ne devais d'ailleurs être qu' un pont provisoire.

*la dame* : Provisoire ! Vous plaisantez ! On n'est pas provisoire pendant 69 ans !

*le pont* : Mais si, Madame ! J'affirme haut et fort que je ne devais être qu'un pont provisoire. Un ouvrage réalisé par une entreprise allemande de Francfort aurait dû être installé là, à côté de moi . Les mesures avaient été prises, et les culées définitives construites. Vous les voyez bien, là, juste à ma droite en venant de Vallérysthal, à côté de celles sur lesquelles je m'appuie.

*la dame* : Voulez-vous m'expliquer le mot "culée", s'il-vous-plaît ?

*le pont* : Une culée, c'est l'appui d'extrémité d'un pont ; elle comporte généralement un mur de front et des murs latéraux. Pour ma part, je repose sur la culée primitive côté Vallérysthal, et sur une culée réalisée par les Allemands, en béton, de l'autre côté. L'ouvrage définitif devait être reconstruit à droite de l'ouvrage primitif, lorsqu'on vient de Vallérysthal, car une rectification du tracé de la voie avait été décidée afin d'augmenter le rayon des courbes de part et d'autre, passant de 180 à 300 mètres.

*la dame* : Le pont définitif n'a donc jamais été mis en place. Savez-vous pourquoi ?

*le pont* : Non ! On peut supposer que l'occupation du territoire français par les Allemands ne s'est pas passée comme le prévoyait Hitler et son état-major. Les priorités ont évolué, et le remplacement du pont provisoire de Hesse est resté à l'état de projet. Sans doute le fer et l'acier ont-ils été réservés à d'autres destinations que des poutrelles de pont ... L'essentiel étant de remettre en service la ligne La Forge-Vallérysthal, les services des chemins de fer avaient accompli leur mission en me plaçant, moi, au-dessus du canal. Les trains circulaient, c'était l'essentiel, non ?

*la dame* : Etait-ce si important de remettre cette ligne en service ?

*le pont* : La liaison ferroviaire Vallérysthal-Sarrebourg était d'une grande importance pour la vie économique de la vallée de la Bièvre. Lorsque le pont qui enjambe le canal a été détruit en 1940, cette ligne très fréquentée par les voyageurs et les marchandises a été coupée. Des autobus et

des camions ont remplacé les trains. Dépendant du trafic routier pour l'acheminement des matières premières et le transport des produits manufacturés, le tout représentant plus de mille tonnes par mois, les verreries de la vallée ont souffert de cet état de fait. De même l'industrie du bois. Ces entreprises ont réclamé à l'administration allemande la réouverture rapide de cette voie ferrée, car ce moyen de locomotion leur permettait de réaliser des économies d'énergie et de faire baisser le prix de revient des marchandises.

la dame : Comme il était essentiel que la vie économique de la vallée ne dépérísse pas, la solution du pont provisoire a été adoptée. C'est là que l'on vient vous récupérer sur un tas de ferraille quelque part en Allemagne !

le pont : Eh! oui... En février 1941, les poutrelles et les divers éléments qui me composent arrivent à Hesse par un convoi ferroviaire spécial. Le 15 mars, mon installation est techniquement terminée: je me dresse avec fierté au-dessus du canal. Après les essais en charge, la voie ferrée est mise en service le 19 mars. Les trains ne peuvent me franchir à plus de 30 km/h.

la dame : Et depuis ce 19 mars 1941, combien de trains sont-ils passés sur vos traverses ?

le pont : Des mille et des cents, ma bonne dame ! C'est que j'en ai vu passer, des voyageurs et des marchandises, toujours avec grand plaisir. Et puis un jour, le 31 mai 1970, j'ai fait mes adieux aux hommes, femmes et enfants qui me saluaient quotidiennement : faute de fréquentation suffisante, la SNCF a décidé de transférer sur route la desserte voyageurs. La circulation des wagons de marchandises, de plus en plus rares, a continué jusqu'au 29 janvier 1989. En novembre 91, toutes les barrières des passages à niveau étaient enlevées. Puis ce furent les rails et les traverses qui disparurent du paysage. Cent ans de vie ferroviaire s'achevaient. C'était la fin d'une époque ...

la dame : Mais pas votre disparition !

le pont : C'est vrai, j'ai eu plus de chances que les autorails et autres michelines : je ne suis pas parti chez le ferrailleur ! Oh! ce n'est pas que l'idée ne soit pas venue aux ingénieurs de la SNCF ... mais lorsqu'ils se sont aperçus que me démonter et me transporter ailleurs revenait très cher, ils m'ont laissé là où j'étais, au-dessus du canal de la Marne au Rhin.

la dame : Où vous comptez les bateaux de plaisance !

le pont : Juste ! ainsi que les cyclistes traversant le pont de la Chermenac ou empruntant la rue des Chenevières. Vous me plaisez bien, ma petite dame, aussi vais -je vous faire une confidence : depuis le 30 octobre 1997, j'appartiens à la commune de Hesse.

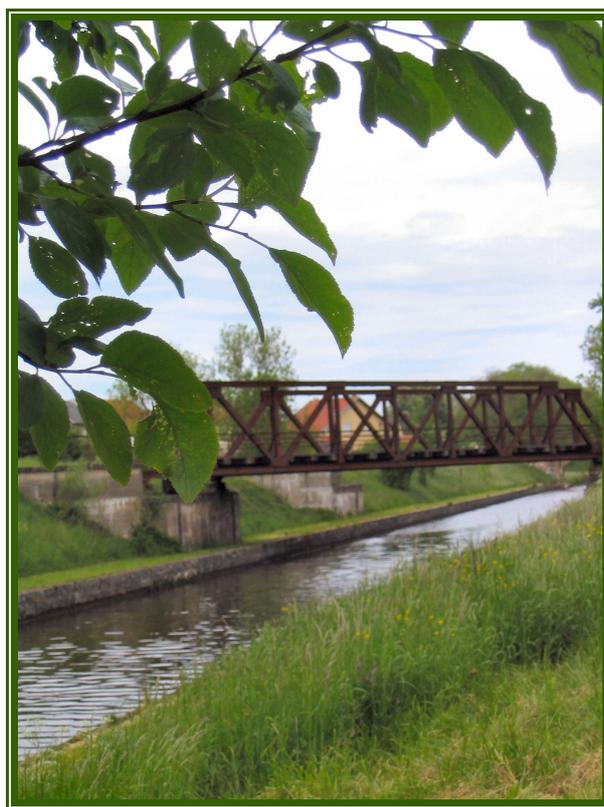
la dame : Je le savais !

le pont : Ce que vous ne savez sans doute pas, c'est comment je suis devenu propriété de la commune.

la dame : Vous allez vous faire un plaisir de me l'apprendre, bavard comme vous êtes.

le pont : La commune a acheté à la SNCF les terrains où passait l'ancienne voie ferrée. Elle est devenue propriétaire des parcelles s'étendant du pont de La Forge au virage situé dans le bois de Jungforst (forêt Danober). Le coût de ma remise en état équivalait au prix des terrains. Les deux protagonistes, SNCF et commune de Hesse, ont judicieusement trouvé l'accord suivant : l'entretien du pont contre la propriété foncière.

la dame : Quelques années plus tard, en 2002, la Communauté des Communes de la vallée de la Bièvre , dont fait partie le village de Hesse, réalisait une piste cyclable . Cette "voie verte" comme



se plaisent à la nommer certains, connaît un grand succès. Les cyclistes l'utilisent, certes, mais aussi les promeneurs ainsi que les jeunes et moins jeunes pratiquant les rollers.

le pont : Pourriez-vous souffler à l'oreille des édiles locaux que je me verrais avec grand plaisir redevenir tablier ...

la dame : de la piste cyclable ?

le pont : C'est qu'elle a tout compris, la futée ! Quand il auront un peu de sous, je veux dire d'euros, dans leur bas de laine, que les maires pensent à faire plaisir au vieux pont provisoire que je suis : faire passer la piste cyclable sur mes poutrelles qui dominent le canal, voilà mon rêve !

la dame : Il sera peut-être un jour exaucé, qui sait ? Quelques-unes de vos paroles prononcées auparavant me reviennent à l'esprit: vous parliez de "cent ans de vie ferroviaire". Quand la voie ferrée Sarrebourg – Vallérysthal a-t-elle été créée ?

le pont : Je vais vous répéter les confidences que m'a faites un de ces soirs la culée primitive sur laquelle je m'appuie avec langueur. Ce sont les décrets du 1<sup>er</sup> février 1890 et du 22 mars 1891 qui déclarèrent d'utilité publique les lignes ferroviaires "Saarburg-Alberschweiler" et "Oberhammer-Dreibrunnen".

la dame : Oh! le pont, excusez-moi de vous interrompre ... Avec tout le respect que je dois à votre grand âge, n'êtes-vous pas en train de vous égarer dans vos nombreux souvenirs ? Nous parlions de la ligne Sarrebourg-Vallé...

le pont : Vous avez l'impatience de la jeunesse, Madame la reportère ! Vous m'avez coupé la parole alors que j'allais vous donner les explications suivantes ... Merci de m'écouter attentivement ! La guerre franco-allemande de 1870 s'est terminée par la défaite des Français. Le traité de Francfort, signé le 10 mai 1871, décidait de l'annexion de l'Alsace-Moselle à l'empire allemand . Dès lors, notre région a été administrée par les Allemands, qui rebaptisèrent le nom de toutes les localités. Hesse devint "Hessen-am-Kanal", que l'on peut traduire par "Hesse au bord du canal". Voici quelques autres noms à la sauce germanique, si je puis m'exprimer ainsi: "Saarburg" / Sarrebourg - "Oberhammer" / La Forge – "Dreibrunnen" / Troisfontaines – Lorchingen/Lorquin – "Nittingen" / Nitting – "Unterbarville" / Barville-Bas – "Vasperweiler" / Vasperviller - "Alberschweiler" / Abreschviller.

Ce fut tout d'abord la ligne "Saarburg/Alberschweiler" qui fut construite, avec une halte à "Imlingen", une gare à "Oberhammer" et à "Lorchingen", une halte à "Nittingen" et à "Unterbarville", une gare à "Vasperweiler" et le terminus à "Alberschweiler". L'ouverture officielle de la ligne se fit le 9 janvier 1892. Un embranchement depuis "Oberhammer" vers "Dreibrunnen" / Vallérysthal devint effectif le 1<sup>er</sup> juin suivant, avec une halte à "Hessen-am-Kanal" et à "Hartzweiler".

Partant de Sarrebourg, le convoi se scindait en deux à La Forge. Une locomotive emmenait une partie des wagons vers Abreschviller, passant sous le pont du canal en suivant la Sarre, qui était franchie non loin de Nitting. Les autres wagons , tractés par une locomotive qui les attendait à La Forge, franchissaient eux aussi la Sarre non loin de là, puis le canal à la sortie de Hesse, et s'éloignaient vers la forêt domaniale de ce village avant de parvenir au terminus de Vallérysthal. Avant 1914, la ligne d'Abreschviller était desservie par huit mouvements quotidiens dans chaque sens, alors que celle de Vallérysthal n'en comptait que cinq ou six, plus un supplémentaire les dimanches et fêtes.

la dame : La France d'alors, y compris la partie annexée par l'Allemagne, de même que toute l'Europe, était sillonnée par ces nombreuses voies ferrées qui permirent le désenclavement de petites vallées telles que celles de la Sarre et de la Bièvre.

le pont : Oui, le chemin de fer favorisa assurément le développement économique des campagnes. La circulation des marchandises et des personnes devint plus aisée et plus rapide. Encore une dernière confidence avant que l'on ne se quitte : les gens de Hesse se faisaient une joie de mettre leurs "beaux habits" pour aller faire des emplettes à la grand' ville. Je les ai vues, moi, les Hessoises, en robe du dimanche, coiffées d'un élégant chapeau ou d'un foulard noué sous le menton, guettant l'omnibus sur le quai de la gare. Les hommes qui les accompagnaient avaient enfilé leur costume de velours, celui que l'on mettait quand on voulait être "propre

habillé". Chacuns et chacunes s'en allaient découvrir Sarrebourg, empruntant avec fierté et bonheur ce moyen de locomotion tout nouveau et si moderne. J'arrête là l'évocation de mes souvenirs, car je me sens tout chose de penser à ces temps-là. C'est que j'en aurais presque la larme à l'œil ... Au revoir, Madame la reportère !

*la dame* : Au revoir ! Mille mercis pour ce brin de causette, Monsieur le pont de l'ancienne voie ferrée La Forge-Vallérysthal !



#### Sources

- Diverses lettres datées de novembre et décembre 1940, janvier et mars 1941, adressées à la "*Direction des chemins de fer du Reich à Sarrebruck*" par le responsable de l'exploitation des voies ferrées de Sarrebourg

- L'article intitulé "*Historique du chemin de fer Sarrebourg vers les vallées Bièvre et Sarre*", signé André Linard, et paru dans le bulletin municipal de Hartzviller N° 18